

MOZIONE

Nuova ferrovia turistica interconnessa fra TI-UR-GR

Recupero della vecchia linea del Gottardo e messa in rete con la/e ferrovia/e Retica/alpine

del 15 marzo 2011

Premessa

Non solo in Ticino si sta operando per decongestionare gli assi stradali che paralizzano la mobilità interurbana, ma per il futuro progresso socio-economico e turistico del Cantone si stimola pure la **progettualità regionale e sovra regionale** atta a generare un sostenibile, positivo e duraturo indotto economico. Per definizione questa deve avere un chiaro ancoraggio al territorio e al turismo.

Alla base della NPRF vi sono le dinamiche, idealmente interconnesse, attorno alle cosiddette zone a basso potenziale, agli agglomerati con i poli di sviluppo economico, i progetti intercantionali come la cooperazione transfrontaliera e chiaramente le relazioni con il turismo e gli itinerari ricreativo-culturali.

Per una nuova mobilità la Confederazione promuove anche in Ticino nuovi piani dei trasporti e d'agglomerato e progetti puntuali quali il nuovo e strategico raccordo ferroviario Malpensa-Lugano. Nel **patrimonio infrastrutturale** dato vanno pure citati la nuova stazione TILO di Castione (raccordo fra il trasporto passeggeri periferico su ruota e ferrovia regionale, che sciaguratamente non contempla il traffico e la ferrovia Mesolcinese), i progetti reali o ipotetici di tram a Lugano o di collegamento fra Bellinzona nord ed il Piano di Magadino, senza dimenticare l'importante collegamento su Domodossola delle FART locarnesi e sul Vallese con la Ferrovia del Furka dal Gottardo.

Nell'ambito del cantiere del secolo di **AlpTransit**, che a differenza del secolo passato la Svizzera si è ostinata a portare avanti da sola, ancora vanno corrette le derive del DATEC e posto rimedio al collegamento a sud di Lugano e soprattutto deciso dove - idealmente nel baricentro del Cantone - vada prevista una fermata ticinese dei treni superveloci fra Roma e Stoccarda con l'interessante potenziale connesso sia in termini di traffico turistico che logistico. In questo ambito va definita una strategia per il mantenimento e riposizionamento della vecchia ferrovia del Gottardo - a cielo aperto e non "incubata" - di indubbio valore turistico.

Considerazioni

La vecchia ferrovia del Gottardo se non smantellata rimarrebbe parzialmente in funzione per il transito delle merci pericolose che non possono essere fatte circolare nel nuovo tunnel di base che lungo l'asse alpino scorre ad una quota di ca. 200 m.s.m. A tutt'oggi le preziose reti della Ferrovia del Furka e quella Retica (che tocca il Ticino di transenna sul Gottardo, come sul versante nord del Lucomagno ormai aperto annualmente) rimarrebbero linee a se stanti, prive di una **strategia di messa in rete**.

Nell'ambito dei potenziali e sinergie futuri, se non di una messa in rete e regionalizzazione dei servizi che si sviluppa in tutte le regioni d'Europa, non si dimentichi il tema del "Tunnel della Mesolcina" che, ispirandosi al caso della Vereina, è stato oggetto di studio dell'Istituto di ricerca per l'ecologia e l'economia applicate alle aree alpine (IREALP) per conto della Regione Lombardia e della Provincia di Sondrio. Questo ha ispirato una collaborazione fra Ticino e Regione Lombardia per una futura linea ferroviaria per il trasporto di passeggeri e merci da Castione alla zona di Colico, dove si trova lo snodo per Lecco, Sondrio e Chiavenna. In tale ambito il tunnel con imbocco in Mesolcina, nel quale potrebbero circolare anche treni navetta

per il trasporto di veicoli, diventerebbe l'elemento centrale di un nuovo asse est-ovest da Gallarate a Tirano con innesto su AlpTransit.

Su una linea rotabile classica o in parte su binari a scartamento ridotto, va considerato l'allacciamento di Castione-Bellinzona con una proficua messa in rete verso sud delle ferrovie alpine che fungerebbero da **potente propulsore dell'economia turistica della Svizzera italiana**. Evidentemente questo sviluppo avrebbe delle tangibili ricadute sulla futura destinazione turistica delle località e stazioni di Locarno, Bellinzona, Biasca e Airolo, e favorirebbe pure la creazione decentralizzata di opportunità di lavoro e di valore aggiunto.

Proposta

Alla luce di queste considerazioni, compatibilmente con gli indirizzi futuri del Piano direttore cantonale e soprattutto coerentemente alle spinte di regionalizzazione della progettualità e della mobilità, si chiede al Consiglio di Stato di:

1. sviluppare una **strategia** per la valorizzazione futura della vecchia ferrovia del Gottardo rivolta alla riconversione e alla messa in rete dell'attuale linea con quella della "retica", ed intesa nel contempo alla realizzazione di due punti modali di connessione sulla Neat, uno a Sud e un secondo a Nord delle Alpi e che tenga conto di eventuali futuri sviluppi trasversali in direzione di Chiavenna, rispettivamente di Domodossola. Il tutto con l'obiettivo di ridare vitalità alle regioni periferiche del nostro Cantone, concretizzando di fatto la visione, ampiamente condivisa, ma altrimenti poco credibile, di un Cantone Città-Regione;
2. **coinvolgere** in tale visione i diversi "attori" locali, quali le Agenzie regionali di sviluppo, le Commissioni regionali e dei trasporti, i partner turistici, pubblici e privati;
3. **condividere** quanto sopra con le deputazioni parlamentari federali di TI, UR e GR, i Governi di UR e GR, rispettivamente con la Regione Lombardia;
4. inoltrare quanto prima, d'intesa con le parti citate, le necessarie **istanze** al DATEC, assicurandosi il necessario sostegno del Consiglio federale soprattutto in vista delle imminenti strategiche decisioni volte a completare l'infrastruttura ferroviaria da qui al 2030.

Giorgio Krüsi